(Ocupa la Presidencia ad hoc el señor Senador Rubio.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 9 minutos.)

-La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social se complace en recibir a los representantes de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay, a quienes les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR ESTELLANO.- Desde el 30 de abril de este año estamos viviendo un conflicto -o sea que ya lleva unos cuantos días- y quisimos venir a dar nuestra versión de los hechos. Al respecto tenemos una cantidad de documentos que podemos dejar a la Comisión.

Desde el 4 de marzo de este año, la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay y el Grupo Setín -que no está dentro de la Cámara- hemos intentado negociar -sin éxito- con los barcos trabajando, antes del vencimiento del convenio colectivo, para no llegar a esta situación que conocemos muy bien, porque en las últimas negociaciones -que realizamos cada tres años- siempre estuvimos de 60 a 100 días parados. Esa situación ha llevado a que desde el 2002 al 2010 hayamos perdido 385 días, solamente por negociaciones en cuanto al convenio colectivo, sin contar la alta conflictividad que tiene el sector. Por supuesto, esto va en detrimento de las empresas, pero también de los trabajadores.

Como les decía, a partir de marzo hemos hecho intentos con el Suntma a nivel bipartito, y tripartito con el Ministerio, a los efectos de poder negociar antes del vencimiento del convenio. No lo logramos y los barcos pararon el 30 de abril. Recién sobre fines de mayo recibimos lo que sería la plataforma del sindicato, además de varias versiones que después se fueron corrigiendo, cambiando y retirando. Es decir que todo mayo se perdió prácticamente esperando la plataforma de los trabajadores. Desde entonces empezamos a mantener una serie de reuniones a nivel tripartito, aprovechando el ámbito de los Consejos de Salarios para negociar también el convenio colectivo. Luego de muchas idas y venidas, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social hizo una propuesta de mediación, porque hasta ese momento solamente había actuado como conciliador. A partir de fines de julio intentó realizar la mediación y presentar una fórmula que a su criterio permitiera que los barcos salieran a trabajar. Esa mediación, que tuvo lugar el 24 de julio de 2013 -material que, si los señores Senadores desean, puedo aportarles- planteaba una salida que contemplaba las aspiraciones de las dos partes para salir a pescar y seguir negociando el convenio.

Nosotros aceptamos la propuesta, pero el Suntma la rechazó. El 29 de julio, es decir, unos días después, presentó sus condiciones mínimas para salir, las que nos llevan al día de hoy a seguir negociando. Quizás hoy firmemos un acuerdo -esto es un adelanto- para suscribir en la próxima semana un convenio a tres años, porque en estos más de cien días de huelga, parte de los armadores que integran la Cámara de Armadores -los más chicos, los que tenían su situación más comprometida- firmaron argumentando que si no suscribían un convenio, alejándose de la Cámara, tendrían que presentarse a concordato. Como armadores, aceptamos esa medida adoptada por los colegas, conscientes de que se trata de empresas chicas y de que un paro de actividades de 120 días, con la consiguiente pérdida de toda la zafra -porque, a pesar de que la corvina es una especie que se pesca todo el año, tiene una zafra que va desde mayo hasta setiembre- no es fácil de sobrellevar.

Finalmente, obligados por las circunstancias, los más pequeños firmaron un acuerdo, pero seguimos negociando unos días para lograr mejores condiciones que las que acordaron estos armadores. La idea era que lo del Suntma no se convirtiera, lamentablemente, para todos, en una victoria a lo Pirro, que llevara a que se concedieran las aspiraciones del sindicato, pero se terminara comprometiendo la actividad. De cualquier manera, firmamos un acuerdo que, en lo económico, está muy lejos de lo que pretendíamos y de lo que la actividad permite. Es de conocimiento público que el sector de la pesca está atravesando un momento malo en el mundo y ello se refleja, por supuesto, en el Uruguay.

Queremos trasmitir a la Comisión que durante estos 120 días -esta información puede ser corroborada con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social- hemos hecho todos los esfuerzos y planteado todas las posibilidades para no llegar a esta solución de tener que ceder -por estar prácticamente en estado de inanición- a pretensiones que nos resultará muy difícil frenar, máxime si tenemos en cuenta las perspectivas de futuro. No hay empresa en el mundo que pueda soportar 120 días de conflicto y de huelga de sus trabajadores.

Como dije, posiblemente todo esto nos lleve a firmar en el día de hoy un acta de acuerdo que culminaría con la celebración de un convenio colectivo la próxima semana. Esta es nuestra situación, que se repite cada tres años. En el año 2010 estuvimos 107 días parados y nunca pudimos lograr, a diferencia del resto de los sectores, negociar trabajando. La pesca es una de las actividades que desde el año 1982 viene celebrando convenios colectivos, pero a pesar de esa larga experiencia, jamás logramos firmarlos con los barcos trabajando; en todas las oportunidades -cada uno, cada dos o cada tres años- los barcos entraban el 30 de abril, por la víspera del 1º de mayo, y ya no salían por 30, 60, 90, 107 o más de 120 días, como ocurre hoy.

Lamentablemente, esta forma de negociar del sindicato, que arroja estos resultados, es la que nos llevará a firmar un convenio obligados por la circunstancia de no poder soportar más la paralización de un sector que está seriamente comprometido.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Da Rosa.)

SEÑOR LAXAGUE.- Soy Secretario de la CAPU.

A efectos de que los señores Senadores tengan un panorama más completo de la situación, quiero decir que desde 1985 hasta 1990 -es decir, durante cinco años- el sector estuvo el equivalente a un año y medio paralizado. Recuerdo aquellas conversaciones que manteníamos a poco de asumir la Presidencia el doctor Sanguinetti con el señor Hugo Fernández Faingold, titular del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, cuando a las cinco de la mañana iba a una panadería y venía con bizcochos para reanimarnos y continuar con las negociaciones. Eso fue en 1985. Son algunas anécdotas. A partir del año 1999 -aunque después hubo otros paros- siempre estuvimos parados por firmas de convenio. En ese año paramos 110 días; en el 2002, fueron 16; en el 2005, 71; en el 2007, 76; y en 2010, 108 días.

Me quiero detener en el año 2010, cuando el Ministro de Trabajo era el señor Bonomi -que conoce a los actores porque tuvo alguna vinculación con el sector- y el Director Nacional de Trabajo, Julio Baráibar, quien se desesperaba con nosotros. En 2010 nos propuso que aceptáramos un acuerdo y que para negociar tuviéramos un gesto. La idea era que salieran los barcos y siguiéramos negociando. Los barcos pararon el 29 de abril, salimos a navegar el 11 de mayo y el 21 de junio el sindicato, nuevamente, paró los barcos. Recuerdo que Baráibar no lo podía creer. Como ya dije, estuvimos parados hasta el 21 de junio, es decir que completamos los 108 días. Eso fue terrible para las empresas; se realizaron cuatro o cinco viajes. Si bien es verdad que le dio oxígeno a la tripulación porque recibieron unos cuantos pesos -en la zafra se gana muy bien- las empresas tuvieron un gran perjuicio.

Hace unos días estuvo presente en esta Comisión el señor Vega -tengo la versión taquigráfica- y dijo que en 2010 propusieron salir a navegar y la Cámara se negó. Eso no es correcto. Salimos un período y después el Suntma nuevamente hizo volver los barcos a tierra.

Ahora llevamos parados 110 o 112 días. Desde el 2005 a la fecha estuvimos parados 361 días, un año, solamente por firma de convenios. A eso hay que agregarle que sobre las fiestas los barcos comienzan a entrar el 18 o 19 de diciembre, cuando no hay veda, pero tenemos que volver. A veces es a fines de octubre, pero en época normal el 18 o 19 de diciembre vuelven los barcos. Inclusive, el 2 de enero es feriado para la pesca porque es el Día del Marinero. Es decir que los barcos pueden salir el 3 de enero, pero nunca lo hacen; salen el 15 o el 16 porque están en asambleas. Ahora ya es tradición salir después de Reyes.

Por otro lado, cuando el PIT-CNT decreta un paro por 24 horas los barcos tienen que estar en puerto doce horas antes y salir doce horas después. Entonces, un paro del PIT-CNT de 24 horas se transforma en 48; y sucede lo mismo cuando el paro es parcial, porque cuatro horas se transforman en 16. Es decir que en los hechos estamos hablando de dos días, porque los barcos no pueden salir ya que no se pueden alistar de noche. En fin, es una práctica del sindicato.

El señor Vega -leo la versión taquigráfica- dijo que en estas negociaciones plantearon liberar los barcos y negociar con los barcos en el agua. Es decir que si hablan de liberar los barcos es porque los tienen retenidos, capturados; entonces, no entendemos cómo pretenden decir que es un *lockout* patronal y a su vez aspirar a cobrar un seguro de paro. Creo que fue el motivo por el que pidieron ser recibidos por esta Comisión.

Quería hacer esta pequeña historia para que conocieran el panorama. Nosotros sabíamos que iba a ser difícil porque ellos saben cuál es la situación de los mercados. Hay una empresa muy grande que no pertenece a nuestra Cámara que, como los señores Senadores sabrán, está en una situación muy difícil. Nosotros teníamos la esperanza de que no denunciaran al convenio, pero lo hicieron ellos en forma unilateral. Además, una vez que lo denunciaron, nosotros esperábamos que las aspiraciones fueran medidas y lo cierto es que las que nos llegaron fueron absolutamente desmedidas, puesto que se pretendía cambiar el régimen de remuneración para que no fuera a la parte; también querían un asegurado y un aumento que comenzó siendo del 45% -recuerdo que si bien cobran en pesos, el cálculo se hace al tipo de cambio del dólar del día que llega el barco- luego pasó a ser de 35% y, por último, se llegó al 25%. En este período, desde que se pararon los barcos hasta ahora, el precio del dólar subió y, por tanto, en los hechos ya recibieron un aumento del 9% o del 10%. Finalmente, se llegó a la solución que mencionaba Estellano, la que para nosotros será muy difícil de afrontar pero aspiramos a que el mercado y los números de los barcos mejoren.

Se me podrá decir que insisto en referirme al dinero que ganan pero lo que sucede es que distorsionan la realidad, ya que la cifra de dinero que reciben es mayor que la que dicen. ¿Cuál es el objetivo de todo esto? ¿Por qué se para en la zafra, momento en que las empresas tienen una rentabilidad real? Entiendo que el sindicato tiene que parar y plantear medidas de fuerza en los momentos que más duelen pero no hay empresa que resista cuando cada dos o tres años los barcos están parados por un promedio de setenta días. En este momento hay un movimiento encabezado por la Dinara y especialmente por el doctor Gilardoni, quien está trabajando muy bien -está haciendo un estudio muy serio que nosotros respaldamos- puesto que tiene aspiraciones de hacer una auditoría y poder tener barcos multipropósito. Pero con esta perspectiva y estos números, ¿les parece que se nos puede ofrecer cambiar un barco? Según nuestros números, un barco vale un millón y medio de dólares y la empresa más chica tiene dos porque trabajan en pareja, lo que supone una inversión de tres millones de dólares. Suponiendo que lo financie todo el Estado, a diez años, ¿de dónde va a sacar una empresa US$ 300, US$ 400 o US$ 1.000 por año para amortizar el cambio del barco? Estas medidas del sindicato, ¿no estarán apuntando a otra cosa? ¿No hay un doble discurso cuando se dice que se apuesta a la renovación de la flota pero en los hechos eso es algo imposible? Todo esto es tan desmedido que la verdad no sabemos cuáles son las intenciones finales.

Hay una empresa grande que probablemente quede por el camino o cambie de directores y vengan extranjeros. Hasta ahora nosotros subsistimos porque el mercado de la corvina se mantuvo hasta el año pasado, fundamentalmente en África. Apostamos a poder cumplir con lo que nos comprometimos -nos vimos obligados a firmar lo que se firmó- y a que la rentabilidad de los barcos mejore un poco a través de un aumento del precio del pescado a nivel internacional.

SEÑOR ESTELLANO.- Quisiera agregar lo siguiente. Según las palabras del sindicato en su comparecencia a la Comisión parecería que nosotros condicionamos nuestra negociación a prebendas del Poder Ejecutivo. Eso es absolutamente falso, puesto que fue el propio Poder Ejecutivo el que nos comunicó que estaba estudiando alguna medida para la pesca, puesto que a nadie se le escapa la situación por la que está atravesando. El propio doctor Gilardoni, en un simposio organizado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, reconoció que para la situación de la pesca y del Uruguay era necesario que las tres patas, es decir, el Estado, los armadores y los trabajadores, perdiéramos algo para poder salir, teniendo en cuenta la falta de competitividad en los mercados en lo que tiene que ver con la pesca. El Poder Ejecutivo hablaba de tres patas que tenían que perder y dar para que esta situación pudiera ser superada. Nunca condicionamos nuestra aceptación a que el Poder Ejecutivo

diera lo que tiene que dar. Es más, de las tres patas -que mencionó el doctor Gilardoni- que tenían que colaborar, los únicos que lo hicimos fuimos los armadores. El Estado todavía no ha tomado ninguna medida, a pesar de que ha dicho que tiene a estudio varias de ellas. El sindicato luego de este salvaje conflicto logró su plataforma. Entonces, hasta ahora los únicos que hemos colaborado en esta situación hemos sido nosotros a la espera de que el Poder Ejecutivo implemente alguna medida para la pesca y que la situación sea más soportable para los armadores.

En cuanto al incremento, hemos sentido muchas versiones sobre cuánto gana un marinero. Un barco tiene seis plazas; una empresa da seis lugares de trabajo. Si en un lugar de trabajo, por problemas sindicales, entra un marinero y sale otro, o le deja el lugar a un compañero para que haga un viaje, para la empresa no tiene importancia porque paga por seis puestos de trabajo. El señor Sírtori va a explicar lo que pagan las empresas por estos puestos de trabajo.

SEÑOR SÍRTORI.- Siempre me toca informar la parte documental; tengo que probar con documentos lo que voy a argumentar. Además, puedo contestar cualquier pregunta que los señores Senadores me formulen.

Lo que expresó el señor Estellano es verdad. En este momento soy la empresa más chica de la pesca, es decir, tengo dos barcos y nueve tripulantes en cada uno de ellos: ocho y un grumete. Seis de ellos son del Suntma: un cocinero, un contramaestre -que es el capataz de la cubierta- y cuatro marineros. Toda esta vinculación y las demoras están basadas en una propaganda, que no creo que sea de mala fe sino por falta de información que se vuelca al público, a los legisladores y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Entonces, se dice que el tripulante puede ganar $ 12.000, $ 14.000, $ 16.000 o $ 18.000. Inclusive, ahora puedo referirme a los gastos del año pasado porque todavía no hemos analizado el presente. En realidad, se trabajaron 185 días, cuando debieron ser entre 220 y 230 días, pero durante tres, cuatro o cinco viajes el sindicato me paró el barco, desconociendo el convenio que dice que la nave no debe parar y que se debe discutir en el Ministerio. Entre las cosas insólitas que se mencionaron está el hecho de que las botas que traje de China se resbalan y no sirven. Por tanto, de esos 185 días pagué 33 viajes. Viaje a viaje -luego voy a repartir esta información- ¿cuánto ganó -nominal- cada uno de los tripulantes? Hay que tener en cuenta que la zafra es la época más importante del año, tanto para mí como para los marineros. Entonces, en 181 días navegados, pagué a cada marinero US$ 31.000. ¿En qué consiste esa cifra? Incluye lo que gana por su parte, más los feriados, el salario, salario vacacional, aguinaldo y los días que se cortan de la licencia por estar esperando para embarcar, que son 30 días en vez de 20. En consecuencia, el marinero cobró US$ 31.000. El que le sigue, que es el cocinero, que cocina para 9 personas y dice que no cobró, recibió US$ 36.000. El contramaestre, que es un marinero con más antigüedad, manda en la cubierta y realiza las maniobras, ganó US$ 45.000.

Yo trabajé con 6 y 6, y en ese sentido la pregunta es: ¿por qué le pagué a 47 personas distintas? ¿Acaso la explicación es que hay más gente que está sin trabajo? No, no es así. Hay que tener en cuenta que un completo de mi barco representa $ 20.000 o 22.000 en la mano; entonces, dos de $ 20.000 hacen que la persona se baje para que se le pague salario vacacional y aguinaldo. De esa forma, se produce la renuncia, lo que no quiere decir que la persona deja de trabajar, sino que se va a otro barco. Por eso, ante la afirmación de que los marineros ganan poco, mi respuesta es que en realidad trabajan poco; si no cobraron más es porque trabajaron poco.

Tengo un documento, del que voy a leer algunas partes, en el que se puede ver cuánto ganó el patrón, cuánto ganó el marinero, etcétera; en definitiva, puedo detallar cuánto ganó cada uno. Pero también tengo el dato acerca de cuánto desconté por todo concepto, lo que me da un 31%. Entonces, el señor que cobró US$ 31.000 tuvo un descuento de US$ 10.000 o US$ 11.000. Aclaro que me refiero a descuentos tales como el Fonasa, el Fondo Nacional de Recursos, el IRPF y la cuota sindical.

El 2 de julio el PIT-CNT invitó a una reunión en el Parlamento, a la que asistieron el Presidente de la República y varios Ministros, que se llamó “Hacia un modelo de pesca sustentable”. Allí se dijo que la situación de la pesca estaba muy mal, que los argentinos se estaban llevando el pescado de los uruguayos y, además, lo vendían a los compradores de Uruguay, con lo que se estaba perdiendo el mercado exterior. También se dijo que se estaba importando el pangasius, que es un tipo de bagre, por lo que se entiende que también estamos perdiendo mercado interno. Frente a esas

afirmaciones, el Suntma salió a apostar fuerte, pidiendo que se aumentara el salario en un 25% y también el número de horas, entre otros conceptos. Eso fue lo que se conoció a través de la prensa. Considero que esa parte es inentendible. También me gustaría saber de dónde surgió la información de que trabajé con 47 marineros del Suntma si tengo que hacerlo con 12. Hay que tener en cuenta, además, que faltan por múltiples causas: porque se van de licencia, porque tienen un familiar enfermo, etcétera.

Quiero comentar algo que realmente me sorprendió mucho. Mi pesquera, que es pequeña, en el año 2012 -tomo ese año porque en 2013 hemos vivido un conflicto- pescó menos que el anterior. El primer viaje después de la asamblea del 30 de abril se realizó el 13 de mayo. Supongamos que trasladamos ese hecho a este año y digo que hice 13 viajes. Queda claro que ciertas afirmaciones que se han hecho de que el barco está roto o es un cascajo no son ciertas, porque el barco está pescando. De los 92 días que transcurrieron en ese período del año pasado, 70 días los trabajadores estuvieron embarcados. Por ese lapso de trabajo, el contramaestre ganó US$ 22.000 nominales; el cocinero recibió US$ 18.000 y el marinero US$ 15.300. Quiere decir que si subió al barco, es empleado mío: se subió al barco e hizo lo que tenía que hacer. Por supuesto que cuando se bajó, cobró. Algunos dicen que por el segundo viaje tienen que pagar un mayor Impuesto a la Renta de las Personas Físicas; entonces, se bajan. Incluso, el sindicato mismo les puede decir: "Dejá que venga un compañero a este viaje". ¿Qué es lo grave y que llama la atención? ¿Cuál es el salario total de un trabajador de la pesca? ¡La zafra que perdimos! El sindicato, en lugar de hacerme mal a mí -y me hace mucho daño, porque nadie puede tener una empresa que no trabaje durante cuatro meses- perjudica tremendamente a sus asociados. Lo que ganaron el año pasado en tiempo de zafra -y que ahora lo perdieron- representó, para el contramaestre, el 48% de lo percibido en todo el año; el 48% para el cocinero, y el 49% para el marinero. Quiere decir que el 48% de los US$ 31.000, US$35.000 y US$ 45.000 se ganó en ese período. Entonces, ¿cómo se hace un paro en ese lapso? Imagínense el daño causado desde el año 1975 a la fecha; ni siquiera se me ocurrió calcular cuánto tiempo se tarda en recuperar esa suma.

En el día de ayer hice un borrador sobre cuánto se gastó viaje a viaje. Yo hice 33 viajes. Por ejemplo, en enero hice solo un viaje, y hay que salir porque el agua está fría; en febrero y marzo, no; en abril se recompone, pero mayo, junio, julio y agosto son los meses de zafra. Sin embargo, estoy parado. Entonces, ¿cómo el PIT-CNT puede decir en la prensa que la responsabilidad es de los armadores porque pararon el barco? ¿Soy el responsable de que los argentinos se lleven más pescado -este es el segundo año, porque el año pasado ya lo hicieron- que nosotros? Además, lo venden a nuestros propios clientes. ¿Cuál es el porqué de la demora? ¿Por qué los aumentos? Los armadores grandes, chicos y medianos ya sabemos que vamos a tener que bajar entre US$100 y US$150 por tonelada. En mi caso, si mantengo el volumen de pesca del año pasado -cosa que no creo- voy a dejar de recibir US$ 184.000. Entonces, ¿cómo puedo dar un aumento de 25% o de 12%? Es insólito.

Por otro lado, esta situación está relacionada con el Banco de Previsión Social, por el famoso tres por dos de la jubilación especial. Yo considero que soy analista de la pesca y un integrante antiguo en esta actividad, y hay cosas que no discuto con ellos. ¿Por qué estamos abiertos? ¿Por qué estamos pescando y vamos a pescar? Porque ninguno quiere endeudarse con el Banco República; es la pura verdad. Si yo tuviera una deuda, estaría fundido. ¿Cómo hago para pagar una cuota si no tengo ingresos? ¿Cómo pago el Banco de Previsión Social si no tengo ingresos? ¿Cómo firmo un convenio con esta institución si no pude pagar la cuota? Y, además: ¿cómo hago para pagar la cuota y el convenio? Así se funden las empresas; esa es la historia de la pesca uruguaya.

No quiero cansar a los señores Senadores, pero deseo señalar que conozco todos estos temas desde el día en que el exlegislador Paz Aguirre elaboró el proyecto de ley, porque trabajé como dactilógrafo. Dentro de unos días voy a cumplir 65 años de trabajo en la pesca uruguaya; todavía no había cumplido 18 años cuando gané un concurso e ingresé al Servicio Oceanográfico y de Pesca, que recién se había fundado, en 1945.

Hay toda una historia. ¿Por qué nadie investiga? ¿Qué pasó en La Paloma? Recuerdo la discusión que teníamos con Ferreira Aldunate con respecto a La Paloma y yo decía que tenía que ubicarse cerca. Vinieron dinamarqueses, coreanos y chinos, y con grandes aplausos los chilenos y los españoles, pero ¿por qué no están?

Hace algunos años hubo problemas con el atún. El amigo, entonces Director de la Dinara, señor Montiel, me dijo: “El problema es que si a los armadores no les sirve firmar un convenio y a los trabajadores no le sirve lo que les ofrecen, ¿para qué quieren los permisos?” En ese entonces, Mujica era el Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, y se resolvió sacar los permisos. Sólo uno firmó. Cabría preguntarse por qué no firmaron los demás. ¿Qué fue lo que pasó? ¿Dónde está el atún de los uruguayos? ¿La bandera uruguaya dónde está? En poder de los japoneses que, con un permiso científico, se llevan el atún. La pesca no puede subsistir de este modo; nadie tiene una empresa y la cierra cuatro meses. Si todos siguieran el criterio del Suntma en cuanto a parar la empresa cuando no existe un convenio, cuando hay problemas en el comercio deberían cerrar la Tienda Inglesa, las farmacias, no habría ómnibus ni nada. No es así. La legislación laboral debería establecer que tienen que trabajar.

No participo muy activamente porque estoy un tanto cansado por toda esta situación, pero me dijeron que hay una cláusula en el nuevo convenio que dispone que para el próximo -ya no voy a estar, por la edad que tengo- se negociará trabajando. Esa es la lógica. ¿Cómo voy a pagar aumentos si me prohíben facturar?

Evidentemente hay todo un entorno raro y cada cual debe pensar a qué apunta. A mi juicio, se trata de cuestiones políticas que no puedo analizar.

SEÑOR RUBIO.- Quisiera saber cuál ha sido la evolución del precio internacional de los productos que ustedes venden, dado que ese dato nos serviría para ubicarnos mejor en esta problemática.

SEÑOR ESTELLANO.- Al igual que con todos los *commodities*, en los últimos diez años el precio de la corvina, como el de la leche y el de la carne, ha ido creciendo y se han abierto nuevos mercados.

Quiero aclarar que el Uruguay no tiene aguas propias, sino que todas son compartidas con la República Argentina. Eso hace que todos los cupos de pesca deban ser negociados con dicho país, con la particularidad de que se trata de pesca olímpica. Quiere decir que se fija un cupo de 36.000 toneladas de corvina para ambos países y, cuando se llega a ese límite -sin importar quién las haya pescado- comienza una veda y por ese año no se puede seguir pescando. Siempre nos ha pasado que nosotros paramos en la época de zafra, cuando más se pesca corvina. Los argentinos siguen pescando y cuando volvemos a salir, tenemos que parar en octubre o noviembre, porque arreglamos el problema sindical pero nos quedamos sin cupo para pescar. Eso no era muy grave cuando la merluza era prácticamente la *vedette* de la pesca, pero en la medida en que fue siendo sustituida por productos de río y por la acuicultura, los barcos argentinos, que tienen permisos de pesca irrestrictos -nosotros tenemos permiso sólo para la corvina y por ende no podemos pescar merluza- ya el año pasado nos superaron en la cantidad de corvinas pescadas, aun cuando no tuvimos conflicto. Este año ellos abarcarán prácticamente todo el cupo. Eso nos genera un problema en atención a la particular situación del tipo de cambio que tiene Argentina. Como subfacturan y se hacen pagar parte por fuera, han derrumbado el precio de la corvina. En realidad, a ellos no les afecta tanto porque US$ 300 o US$ 400 no se los pagan por el dólar oficial sino por el “Blue”, con lo cual más o menos compensan la baja en el precio; sin embargo, para nosotros el precio realmente ha bajado entre US$ 200 y US$ 300.

En febrero de este año acompañamos al Ministro Almagro a Angola y después seguimos en la recorrida por otros países de África. Allí nos encontramos con la situación de que había ofertas argentinas que eran US$ 200 o US$ 300 más baratas que las nuestras. Por tanto, en febrero ya teníamos las perspectivas de que en abril nos enfrentaríamos con un conflicto.

En realidad, lo que eso hace es facilitar la entrada de todos los productos argentinos, pero además, al no haber suficiente corvina -porque Uruguay no está pescando- esta se ha sustituido por otros pescados.

El problema que hay es que en el mercado no hay un conocimiento muy profundo de este alimento. Lo que están comiendo es proteína. Entonces, si por tres o cuatro meses hay problemas con la corvina -a su vez, aparecen muchos productos muy baratos entrando a África- la sustituyen por otros pescados.

Hay que tener en cuenta que esta crisis europea que repercutió en Fripur y en todas las empresas que venden en Europa, afectó todo el mundo de la pesca porque todas las empresas que vendían filetes a países europeos -inclusive Fripur que acaba de vender unas toneladas a Angola- están derivando ese mismo pescado entero -porque es la manera en que se consume en China y en África- a esos mercados. Al no poder vender en filete, lo congelan entero y lo mandan directamente a esos destinos.

O sea que la crisis que parecería estar reducida a Europa y a los mercados desarrollados, en realidad, impacta en todo el mundo de la pesca.

Contestando la pregunta formulada por el señor Senador Rubio, nos enfrentamos con el hecho de que -de venir creciendo durante estos últimos diez años, al igual que todos los *commodities*- hay una baja en todos los productos de la pesca a nivel mundial y, además, en el caso particular de la corvina, nos afecta el diferente tipo de cambio de Argentina.

SEÑOR RUBIO.- Con relación al cupo, eran 34.000 toneladas en total. ¿No es así?

SEÑOR ESTELLANO.- Así es, señor Senador.

SEÑOR RUBIO.- Si Uruguay no está pescando porque existe un conflicto, el otro operador sigue hasta que llega al límite del cupo total.

SEÑOR ESTELLANO.- Es por esa razón que estos conflictos en plena zafra son muy costosos, no solo desde el punto de vista económico, sino porque estamos dejando que Argentina pesque nuestra porción de pescado. Además, la pesca ejerce un gran control de la soberanía. Así pues, en todo el Este uruguayo, en toda la frontera con Brasil, si no están los barcos de pesca pescando, es terreno libre para los brasileños. Ya ha pasado recientemente que hay barcos brasileños pescando. El que realmente ejerce la soberanía, el que está en la zona, el que denuncia la pesca ilegal de los brasileños es la flota uruguaya.

Quiere decir que al estar parados durante cuatro o cinco meses cada tres años, exactamente en el medio de la zafra, nos lleva a perder todo el cupo con Argentina y que, a su vez, los brasileños -al no tener ninguna supervisión sobre el Este de nuestro país- pesquen la cuota uruguaya. O sea que los perjuicios son realmente enormes. Me cuesta entender cómo alguien puede sostener que podemos hacer un *lockout* patronal y tener las empresas paradas durante ciento veinte días en el medio de la zafra, cuando los precios se vienen derrumbando y Argentina sigue pescando. Es de una imaginación tan grande que sorprende.

SEÑOR LAXAGUE.- Quiero hacer dos precisiones: la primera de ellas es para aclarar el tema con los barcos argentinos y el cupo.

En Uruguay hay 33 barcos para pescar corvina y 25 o 26 barcos para pescar merluza. Un barco de pesca de merluza no puede pescar corvina, no puede venir a la zona de la corvina. Sin embargo, en Argentina los permisos son distintos. Hay permisos nacionales y permisos provinciales. Entonces, los barcos para pescar merluza -que son mucho más grandes porque operan mar afuera- pueden venir a pescar corvina. Ellos tienen un poder de pesca que es el doble o el triple que el de nuestros barcos. Por eso en poco tiempo los barcos que antes trabajaban con la merluza ahora lo hacen con la corvina y tienen un poder de pesca fenomenal, que nos supera abiertamente.

Otro tema es que a veces hay vacíos o vericuetos legales que utilizan los tripulantes avezados, preparándose para el conflicto. Por ejemplo, un tripulante que es efectivo en un barco desde hace un año, en el mes de febrero o marzo decide renunciar y le pide a la empresa que le haga la liquidación final, como aguinaldos, licencias, etcétera. Pero como hay escasez de marineros, esa persona sube a otro barco como suplente, porque el titular por ejemplo se enfermó, y se queda dos viajes, teniéndose que bajar cuando retorna el titular. Entonces, pide a la empresa que le dé el papel del seguro de paro porque no tiene más trabajo, 15 días después empieza el conflicto y esa persona sigue en el seguro de paro. Nosotros tenemos la lista de los que estuvieron en el seguro de paro -al

principio eran 52- y puedo asegurar que nos llevaríamos alguna sorpresa si viéramos los nombres de dicha lista. En algunas oportunidades, esta sería una explicación de por qué se para la zafra y por qué se demora tanto tiempo. Como la pesca es a la parte, algunos avezados utilizan, como dije, algunos vericuetos.

SEÑOR LÓPEZ GOLDARACENA.- Quiero referirme a algunos temas que manejaron los invitados y hacer algunas preguntas al respecto.

Dada la disparidad de versiones entre los representantes de los trabajadores y lo que ustedes han dicho quisiera saber si, antes del vencimiento del convenio colectivo el 30 de abril de 2013, existieron declaraciones a la prensa de Ricardo Piñeiro señalando que a esa fecha se paralizaría el sector.

SEÑOR ESTELLANO.- No sé si todos están en conocimiento que el Suntma tiene una audición todos los domingos a las 9 de la mañana por CX40 Radio Fénix. Yo tengo las grabaciones de todas esas audiciones y puedo asegurar que desde el año pasado ya se estaba hablando de este conflicto, conminando a los asociados a prepararse para un conflicto largo, diciendo con textuales palabras que había que "pintarse de guerra" y otra cantidad de expresiones que hacían suponer, dada nuestra experiencia e historia en conflictos, que efectivamente estábamos ante un largo conflicto. Específicamente en sus declaraciones a la prensa Ricardo Piñeiro -que además de Presidente de la Cámara es mi socio- dijo que podía tratarse de un conflicto de tres meses.

SEÑOR LÓPEZ GOLDARACENA.- Continuando con el mismo tema, debo decir que nosotros advertimos la manifestación en cuanto a que se iba a paralizar el sector antes del 30 de abril, pero cuando se denuncia el convenio colectivo por parte de los sindicatos no se adelanta ni anticipa que se vaya a paralizar la flota. Quisiera que se me aclarara ese punto, es decir, concretamente quisiera saber si los trabajadores cuando denunciaron el convenio colectivo no paralizaron la flota ni anunciaron que la iban a paralizar en forma oficial. En lo personal, lo que tengo es la declaración del señor Piñeiro anunciando que el 30 de abril de 2013 quedaba paralizado el sector. Una cosa es paralizar un sector y, otra, denunciar un convenio colectivo.

SEÑOR ESTELLANO.- No, para nada. En realidad, cualquiera que esté en la pesca sabe -quizás esta sea la primera vez que los señores Senadores lo escuchan- que todos los 30 de abril, tengamos o no conflicto, sea o no año de negociación del convenio colectivo, los barcos paran el 30 de abril y después, durante el mes de mayo -en este caso particular todavía no ha sucedido- el Suntma anuncia cuándo libera la flota. Puedo traer información de estos veinte años que acredita que hemos parado los 30 de abril y que en los años que no tenemos conflicto, el Suntma nos anuncia el 10, 13 o 15 de mayo que la flota queda liberada. Esta es una práctica que siempre se hizo y no se tiene por qué declarar que se está en huelga. Insisto, estando en conflicto o no, se espera a que el Sindicato libere la flota para volver a salir.

SEÑOR LÓPEZ GOLDARACENA.- Mi valoración respecto a este tema la realizaré luego porque ahora no corresponde entrar en debate. Quiero sí referirme a algunos puntos y solicitar a nuestros invitados que los aclaren.

Recién se señaló que se había llegado a un principio de preacuerdo. Me interesaría saber cuándo se estaría en condiciones de firmar para que la flota pueda volver a salir.

Tengo entendido, también, que pueden quedar algunos temas pendientes para negociar y, en ánimo de prevenir conflictos -creo que en lo inmediato, sería interesante- me gustaría saber cuáles serían esos temas.

SEÑOR ESTELLANO.- Una de las pretensiones del Suntma era que se firmara, previa solución de las condiciones económicas, y que en los meses siguientes se continuara negociando. Eso, coincidiendo con lo que señala el señor Senador, nos iba a llevar a que cada pocos días íbamos a tener otra vez parada la flota haciendo presión para enmendar esos puntos. Teniendo en cuenta esto, para nosotros - y también el Ministerio lo entendió así- era mejor continuar negociando unos pocos días más y culminar

con un convenio firmado por tres años. Eso es exactamente lo que va a pasar. Probablemente, en estos momentos se esté firmando en el Ministerio un acta que permitirá liberar los barcos a partir del mediodía de mañana. El doctor Rosenbaum y un abogado del Sindicato están redactando el convenio definitivo para ser firmado a la brevedad. Están todas las cláusulas del convenio prácticamente listas. El convenio tendrá una duración de tres años. Esa era nuestra aspiración para no dejar la negociación abierta durante meses.

SEÑOR LAXAGUE.- Quisiera ampliar la respuesta a la interrogante del señor Senador López Goldaracena.

En el punto 5) del acta del 22 de julio del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en la declaración del Suntma, se dice que el último convenio colectivo del sector venció el 30 de abril de 2013. En este acto, el Suntma declara que con posterioridad a esa fecha, nunca declaró la huelga, que habiendo vencido el convenio colectivo vigente hasta el 30 de abril de 2013 no era posible continuar con las tareas habituales de trabajo embarcado, pues no existía un marco normativo que regulara la actividad del sector. Ellos sostienen que no declaran la huelga, pero que no pueden salir porque no hay un marco normativo, cosa que no es cierto, porque está homologado el convenio del año 1988.

SEÑOR LÓPEZ GOLDARACENA.- Considerando que hoy no existen posibilidades de que el conflicto se acreciente o se retome, aspiramos a que los temas que quedaron o pueden quedar pendientes de negociación no vuelvan a generar rispideces entre las partes.

En lo personal vamos a hacer un seguimiento de esas negociaciones para que no vuelva a ocurrir lo mismo, sin perjuicio de reafirmar la necesidad de contar con una política de pesca firme, asentada, porque lo que ustedes han denunciado de alguna manera también lo han hecho los propios trabajadores. Me refiero a que la ausencia hoy de un marco de política en materia de pesca atenta no solo contra los sectores involucrados directamente en la producción, sino también contra los ciudadanos, dado que el mercado interno está desprovisto y es abastecido por productos importados, lo que no tiene razón de ser con la riqueza que tenemos.

La reformulación de una política de pesca no solo requiere marcos legales, sino también responsables, tanto a nivel de los trabajadores como de las empresas. Pero tampoco podemos estar pensando hoy en la renovación de la flota si por el enfrentamiento de la patronal con el sindicato no se avizora un futuro promisorio para el sector. Esto requiere un análisis a fondo, no solo de las autoridades vinculadas al Poder Ejecutivo, sino también de este Parlamento, en lo que hace a los marcos legales.

Sigo con mucha preocupación la situación del sector pesquero por lo que involucra como modelo productivo para nuestro país. Creo que la solución de este conflicto puntual, dadas las circunstancias en que se está generando, no da una mayor garantía a futuro, primero porque quedan condiciones para seguir negociando -por algo quedan; tengo entendido que todavía no está resuelto el tema de los acopios y de las comidas, y eso puede desencadenar un nuevo conflicto, aunque esperemos que no suceda- pero al mismo tiempo porque hay que ver cómo evoluciona, no el mercado, sino la relación entre las partes, para que sea en beneficio de las empresas y de los trabajadores.

SEÑOR LAXAGUE.- Quiero aclarar que tenemos experiencia con el Suntma, pero también con otros sindicatos. En un barco en el que hay nueve tripulantes tenemos tres sindicatos: el Suntma -el de los marineros-; el Centro de Maquinistas Navales y el Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay. Hemos tenido diferencias, pero la relación con los dos últimos es absolutamente diferente de la que tenemos con el sindicato de los marineros. Quería aclararlo porque siempre se habla del Suntma a bordo, pero no es así porque hay otros dos sindicatos, uno de ellos el Centro de Maquinistas Navales -quizás uno de los más antiguos del país- con el que tenemos una relación normal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a salir un poco del tema específico del conflicto planteado, teniendo en cuenta que está próximo a encontrar una solución, para hacer referencia a otros aspectos muy interesantes que se han planteado en este ámbito.

Creo que en la exposición realizada por los representantes de la CAPU -como en la del Suntma, cuando compareció a la Comisión- hay aspectos muy interesantes a tener en cuenta, que tienen que ver con el conjunto de la problemática de la pesca y con los problemas estructurales -por llamarlos de alguna manera- que van más allá de los conflictos que puedan plantearse en la relación existente entre los armadores de pesca y los trabajadores, particularmente los marineros. Naturalmente, muchos de nosotros somos legos en el tema de la pesca y no conocemos muchos detalles del tema, pero en verdad se aprende bastante escuchando a quienes hoy nos visitan, así como también a los trabajadores.

En función de esa problemática que han planteado acá con mucha claridad -repito que el sindicato también hizo referencia a ella- quisiera saber si en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca hay algún ámbito de discusión o algún proyecto que esté apuntando a corregir determinados aspectos que afectan intensamente la capacidad de explotación de la pesca uruguaya para poder competir. Naturalmente hay otros temas -que también han planteado hoy aquí- como el de la competitividad con respecto a la Argentina, porque además del poder que este país tiene -debido, obviamente, a que su flota es mucho mayor- y de tener que compartir un cupo común, tenemos el problema del valor del dólar, que juega a su favor, conforme a la política que han venido llevando adelante.

Estos aspectos escapan al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a lo que puedan hacer la CAPU o los trabajadores, pero me interesa saber si hay trabajos en ese aspecto, si hay conversaciones en ese sentido o si hay algún proyecto que apunte a estos temas.

SEÑOR ESTELLANO.- En el proyecto de ley de pesca y acuicultura que está a estudio del Parlamento hay un capítulo por el que se crea un consejo sectorial pesquero en el que intervienen los Ministerios de Industria, Energía y Minería y de Ganadería, Agricultura y Pesca, así como los armadores y los trabajadores. A pesar de que dicho proyecto de ley no está aprobado y de que tenemos muchos reparos al respecto, hemos propuesto al Poder Ejecutivo, a través de la Dinara -que lo ha recogido- que se instale ese ámbito desde ya, aunque obviamente tendrá otro carácter cuando el proyecto de ley sea sancionado. El doctor Gilardoni ya ha hablado con el Ministerio de Industria, Energía y Minería y estamos en camino de instalar ese consejo sectorial pesquero para empezar a discutir los problemas de la pesca.

Quisiera ahora contestarle al señor Senador López Goldaracena con respecto a la liberación de la flota. El 30 de abril para la intergremial, que está compuesta por el Suntma -sindicato de los marineros- el Centro de Maquinistas Navales y Sudeppu, que agrupa a los patrones de pesca. Normalmente se da el siguiente procedimiento: por ejemplo, el 13 de mayo el Sindicato de Maquinistas Navales comunica que se encuentra a la orden para salir a pescar, mientras que el 7 de mayo, los patrones -agrupados en Sudeppu- comunicaron que estaban condiciones de ocupar sus puestos de trabajo. Esto es siempre así. Realizan la asamblea y, una vez terminada, los patrones, los maquinistas y los marineros comunican que están prontos para reiniciar las tareas. Siempre pasó así. Cuando el Suntma decide entrar en huelga, no comunica que los barcos están liberados. A diferencia de lo que sí hicieron los patrones y los maquinistas, el Suntma no comunicó que sus afiliados estaban en condiciones de embarcarse. Por lo tanto, de hecho se instala el conflicto.

SEÑOR LÓPEZ GOLDARACENA.- ¿Es indispensable para ustedes que ellos comuniquen que están en condiciones de embarcar, a los efectos de poder disponer de la flota? O simplemente, si ellos no dicen que no van a salir, ¿se estarían manteniendo a la orden? No sé si queda clara mi pregunta.

SEÑOR ESTELLANO.- Si los marineros no se presentan, no hay ninguna posibilidad de sacar la flota. Eso nos llevó a tener que enviar al seguro de paro a los maquinistas y a los patrones que no estaban en conflicto, porque ellos sí estaban con disposición de trabajar. Lo que es claro es que en los treinta años que lleva la pesca, se para el 1º de mayo y los tres gremios que van a la asamblea el 30 de abril, una vez terminada esta comunican que están prontos para embarcar. Eso es de orden, de costumbre, y siempre se ha hecho así. Incluso, en muchos documentos que obran en mi poder se establece que si se llega a un acuerdo liberarían la flota, lo que significa comunicar, al igual que los otros gremios, que están prontos para salir a trabajar. Esa es la realidad, esa es la práctica, esa es la costumbre, y siempre ha sido así.

SEÑOR LAXAGUE.- Respondiendo al señor Presidente, todos los Ministros de Ganadería, Agricultura y Pesca, desde 1985 hasta hoy, han sido -sin excepción- muy sinceros con nosotros. Nos han dicho: "Yo de pesca no sé nada". Eso es lo primero que nos dicen todos los Ministros de esta Cartera, y Tabaré Aguerre no es la excepción. Lo dijo muy claramente. Entonces, pasan todo a la Dinara. A veces tenemos discrepancias, pero debo reconocer que con la administración anterior, de Daniel Montiel -a quien los señores Senadores han de conocer, porque esporádicamente es su colega- así como con la actual, del doctor Daniel Gilardoni -que era el número dos de Montiel, y después quedó en ese cargo- tenemos una relación muy fluida y trabajamos juntos. Él está empeñado en este tema de la renovación de la flota -que me parece interesante- y se ha preocupado en insistir a las empresas sobre la colocación de elementos electrónicos de última generación. Los barcos están monitoreados permanentemente y la Dinara tiene la pantalla, igual que Prefectura. Ello permite saber dónde están los barcos, a qué velocidad navegan, etcétera. Además, casi todos tienen cuatro o cinco cámaras a bordo; se puede comprobar si se cometen infracciones y se ve perfectamente el manejo del pescado. Es decir que notamos un esfuerzo de la administración anterior y de la actual que queremos reconocer, aun con las diferencias que a veces tenemos en estos conflictos, más teniendo en cuenta que los Ministros de Ganadería, Agricultura y Pesca no saben nada de pesca -tal como ellos mismos lo confiesan- y, por tanto, la responsabilidad recae en la Dinara. De cualquier forma, quería reconocer ese diálogo fluido que tenemos, donde el teléfono nunca está descompuesto con el doctor Gilardoni, y eso me parece importante aclararlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los representantes de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay su comparecencia en la Comisión y la información que nos han brindado. Naturalmente, nos mantendremos a las órdenes ante cualquier otra contingencia que pueda plantearse y esperamos -y deseamos- en nombre de la Comisión que haya una salida feliz al tema, por el bien del sector y de la economía.

SEÑOR LAXAGUE.- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retiran de Sala los representantes de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay.)

(Ingresan a Sala los representantes del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Tráfico y Cabotaje, Sudeppu.)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social tiene el gusto de recibir a los señores Leonardo Musetti y Artigas García, representantes del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Tráfico y Cabotaje, Sudeppu.

Sin más trámite, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR GARCÍA.- Agradecemos la convocatoria de la Comisión que, según entendimos, obedece a la situación que aqueja a la industria pesquera. Si bien nosotros tenemos una posición formada al respecto, no sé si los señores Senadores desean realizarnos alguna pregunta puntual.

SEÑOR PRESIDENTE.- El motivo de la convocatoria ha sido referida al conflicto que todos sabemos está planteado entre el sindicato de marineros y la Cámara de Armadores de Pesca del Uruguay. La Comisión ya recibió a los representantes del Sindicato y, en función del planteamiento que realizaron, decidió convocar a la Cámara de Armadores de Pesca del Uruguay -cuyos representantes acaban de retirarse- y escuchar la opinión de los representantes del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Tráfico y Cabotaje sobre este tema para contribuir a regular o a incidir sobre el conflicto.

SEÑOR GARCÍA.- El tema es cíclico y tiene un problema estructural y de fondo, más allá de que la reivindicación salarial de los compañeros marineros es totalmente justa y real, ya que tienen salarios totalmente sumergidos y las condiciones de trabajo son bastante malas.

Desde hace años, la falta de regulación en materia de pesca y el recurso en sí de la merluza que ha ido desapareciendo como consecuencia de algunas medidas que tomaron en la década del noventa los argentinos, ha llevado a un colapso en algunos casos de la industria.

El tema puntual es el siguiente. En el caso de Sudeppu no nos declaramos en conflicto y no denunciamos el convenio porque entendimos que no era conveniente hacerlo en este momento, ya que el grupo de armadores de pesqueros estaba en un litigio con el Estado -concretamente con el Tribunal de lo Contencioso Administrativo- por una serie de reivindicaciones con respecto a los aportes patronales al Banco de Previsión Social, entre otras cuestiones. Obviamente que nosotros sufrimos también el paro y que muchos patrones fueron enviados al seguro de paro. Conviene destacar que tuvimos que hacer gestiones para que los armadores enviaran a los patrones al seguro de paro ya que no estábamos en conflicto. Al final los enviaron a través del BPS; después se pidió una prórroga y el Estado no la concedió, por eso hay varios compañeros en situación de desamparo. La empresa no los amparó económicamente y no pagó los despidos, sin embargo, los mantiene en planilla. A otros compañeros se les terminó el seguro de paro y ni siquiera los han inscripto en planilla; están hasta fuera del Fonasa. Esto es lo que más nos ha afectado.

Como dije al principio de mi exposición, el problema es estructural: hay un agotamiento del modelo. Esto viene sucediendo desde hace cuarenta años, con el plan pesquero que se inició en la época de la dictadura, y no se ha vuelto a legislar al respecto. Entonces, cada tanto se genera este tipo de conflictos. Es parte de un todo; cada vez que podemos reiteramos que para el Uruguay y los uruguayos el mar es lo que está de la arena de la playa hacia adelante, que es muy lindo de ver, pero nadie habla de su realidad.

Hoy tenemos este problema, pero también está presente el del artículo 93 de la Rendición de Cuentas por el que se daría función policial a la Armada. La administración de la Dirección de la Marina Mercante pasaría a estar en manos de la Armada; se militarizaría el tema. Creo que se recibe asesoramiento o ideas de personas que realmente no están en el tema.

El 10 de julio se realizó un evento en la Antesala de la Cámara de Representantes, donde participaron los señores Ministros de Ganadería, Agricultura y Pesca, y de Industria, Energía y Minería, así como el Presidente de la República, quien habla y otros compañeros, para exponer la situación de la pesca. Es decir que se hacen intentos pero no se busca una solución de fondo, entonces, hoy por hoy, no tenemos una formación profesional que dé continuidad a la industria. Al sector empresarial le complica la búsqueda de mercados, estamos sujetos a la competencia desleal de los argentinos por la brecha del dólar. Como los señores Senadores saben ellos exportan a un precio, venden a otro y la parte que queda desaparece en el tiempo, mientras que acá tienen que justificar todo lo que venden y de la forma que lo hacen.

En el día de ayer creo que el Suntma aprobó en una asamblea general el acuerdo que habían acordado con los armadores y a partir de mañana estaría liberada la flota. Es un parche en un ojo enfermo. No va a ser una solución porque dentro de un tiempo se va a volver a plantear; todos los actores laborales y políticos no hemos trabajado en función de desarrollar y encaminar esta industria que es básicamente estratégica para el país. Nosotros sostenemos que las pruebas están a la vista, no por su volumen porque hoy no tiene punto de comparación con otras industrias de exportación y de manufactura, pero sí por lo que representa para la soberanía. Hoy Uruguay está perforando la plataforma en búsqueda de hidrocarburos porque durante cuarenta años la bandera uruguaya ha estado presente en aguas jurisdiccionales a través de los pesqueros. Si no fuera así otras banderas estarían trabajando allí, porque como los señores Senadores saben los recursos que no son explotados por la bandera que le corresponde, pueden ser reclamados por banderas vecinas u otras. Esa soberanía la ha ejercido y la ejerce la flota pesquera nacional. De hecho, el Uruguay no puede mantener una flota de guerra en aguas jurisdiccionales patrullando todo el tiempo. Es la presencia y el trabajo permanente de los trabajadores uruguayos en aguas uruguayas lo que ha permitido que esa soberanía sea ejercida y hoy estemos donde estamos. Esto ya pasó en el año 2010 y, probablemente, va a suceder en 2016. Por lo tanto, sería bueno que durante estos años todos nos pusiéramos a trabajar. Se han hecho algunos intentos y entre los años 2006 y 2007 llegamos a un acuerdo entre armadores, técnicos, científicos, sectores políticos y trabajadores para elaborar una nueva ley de pesca. Tengo entendido que este proyecto de ley que está considerando el Senado no es el que precisamente salió de esos eventos que realizamos y si bien es parecido porque crea algunas cosas, no ataca ni contempla el problema de fondo.

SEÑOR RUBIO.- Me gustaría saber cuál es la situación actual de los recursos, de los mercados y los precios porque esa información nos permite entender de qué estamos hablando. He escuchado

versiones que difieren en muchos casos unas de otras. Otro tema que me gustaría que se tratara es si el tipo de cambio bajo favorece o no la capacidad de competencia.

SEÑOR GARCÍA.- El tipo de cambio es variable, algunas veces favorece, otras no pero generalmente da un margen de favor.

No solamente se compite deslealmente desde Argentina sino que hay una competencia real en el mercado interno y del mundial con el ingreso del pangasius, pez tipo bagre que se cría en Vietnam y que ha sido modificado genéticamente para poder absorber oxígeno del aire. Vale mencionar que una granja ictícola de una hectárea rinde entre 150 y 300 toneladas por año, que este pez come detritus y que su carne se blanquea artificialmente, razón por la cual no tiene sabor. Todo esto incide.

Otro tema a considerar es que, por ejemplo, el triángulo que se forma entre la costa uruguaya en la latitud de La Paloma y el límite lateral marítimo con Brasil -donde caen presos los barcos brasileños- no está explotado. Allí hay un sinfín de especies que por su volumen no son comercializables por parte de una empresa pero esto sería viable si se formaran fondos nacionales para acumular diferentes especies y que esto se pudiera mercantilizar o comercializar al exterior por medio de una oficina del Estado.

Nuestra especie fundamental es la corvina, se pesca en el Río de la Plata y es autóctona. Este pez está dentro de los cuatro nichos que existen en el Atlántico; uno de ellos está en México, otro en Recife, otro en el Río de la Plata que es el más importante y, por último, el de Bahía Blanca que por un tema de temperatura no lo es tanto. Esto es zafral y rinde.

Por su parte, la merluza está en estado de shock pero hay especies acompañantes como las rayas, las nototenias y los calamares que pueden ser de interés comercial. Lo que sucede es que para las empresas con plantas les es difícil traerlos, elaborarlos y luego venderlos si las cantidades no son importantes porque no es lo mismo vender un kilo que cien. En general, los compradores trabajan a través de *brokers* y manejan volúmenes muy importantes. Lamentablemente, no existe un fondo para, por ejemplo, el calamar, que es una especie que se puede acumular cuando aparece en aguas uruguayas y aclaro que no estoy hablando de ir a pescarlo al sur como hacen los asiáticos. Quiere decir que hay posibilidades.

Por otro lado, extensión universitaria va a dar a conocer un estudio sobre todo lo relativo a la relación del trabajo en la pesca de las diferentes especies, en el que han participado compañeros, técnicos de Inape y algún otro científico. En consecuencia, se va a hacer un paneo general sobre el tema. También hay atún y tiburón en cantidades interesantes pero eso implica una inversión especial. Todo esto conlleva una inversión especial. Básicamente, nuestra flota es de arrastre y más económica que armar un palangrero, porque se tienen que poner madres, anzuelos, etcétera. Además, hay que estar renovando continuamente el material utilizado, porque se deteriora, se gasta o se rompe en la captura.

En general, lo que creemos que hay que hacer es un redimensionamiento de la pesca. Lo que se hizo hasta ahora no se puede cambiar porque el pasado no tiene arreglo, pero sí se puede trabajar de otra forma. Por ejemplo, en la latitud de La Paloma hay una zona de piedra -entre 140 y 200 metros- donde hay merluzas grandes. En su momento vinieron españoles para trabajar, como se dice, al gancho, es decir, con el anzuelo en la boca. Se trata de algo que se cotiza muy bien y en España, antes de la crisis, se vendía muy bien. Es algo atractivo y tiene una muy buena colocación. No conozco las razones, pero no se les permitió la pesca. Por otra parte, tenemos anchoíta, que sirve para el consumo humano y para harina.

La cuestión es que muchas veces no aprovechamos la mayoría de las especies que son transzonales, es decir, que no están fijas en determinadas coordenadas. Estas especies vienen del Sur, pasan hacia aguas brasileñas y vuelven. Por ejemplo, hay una cantidad interesante de papamosca -pescado blanco y duro, relativamente chico- que se aprovecha casi todo, aunque el precio es bajo.

En consecuencia, entendemos que para hacer un mejor aprovechamiento de los recursos habría que redimensionar la pesca, como también la flota pesquera.

SEÑOR RUBIO.- Hace unos minutos mencionó que la merluza está en estado de *shock*. ¿Quiere decir que hubo un exterminio o una depredación del recurso y su recuperación va a llevar determinado tiempo o una política en la materia?

SEÑOR GARCÍA.- Los pescadores siempre dijimos que hay una biomasa muy pequeña en la latitud de La Paloma. La merluza siempre fue la misma biomasa. Este pescado venía subiendo desde el verano hasta noviembre, acompañando la corriente de Las Malvinas, desde el Sur argentino; llegaba hasta donde chocan dicha corriente y la brasileña y volvía hacia el Sur. En los años noventa el Gobierno argentino le dio un permiso especial a la Comunidad Económica Europea para pescar -se fabricaron barcos especiales para ello- en aguas del Océano Atlántico, en la zona suroccidental. Les puedo decir que eran unas máquinas de matar. Se trataba de buques que tenían una autorización para 300.000 toneladas anuales y, de repente, pescaban entre 700.000 y 800.000 toneladas en un año. Destrozaron, rompieron y mataron todo lo que encontraron, y eso generó una grave crisis en cuanto a la merluza. Tanto es así que hay vedas permanentes entre los paralelos 41 y 42 y la longitud 60º hacia la costa argentina, tratando de recuperar ese recurso. Y en aguas jurisdiccionales uruguayas también hay vedas permanentes de merluza. De esta forma se está tratando de recuperar la merluza, cosa que se logra muy lentamente, porque demora tres años en llegar a su etapa adulta. Los pequeños cardúmenes -ya no existen más los bancos de merluza- viajan, pero las redes de arrastre, obviamente, no son selectivas: matan todo lo que encuentran. Cuando hay pescados que no tienen la medida nos vamos, pero el que agarramos, no lo recupera nadie.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Siguen vigentes o fueron revisados los permisos para los barcos de la Comunidad Económica Europea?

SEÑOR GARCÍA.- En realidad, eso no fue revisado; se fueron porque no eran económicamente viables. Se trataba de barcos muy costosos que se hicieron exclusivamente para depredar todo lo que encontraran y luego de que lo lograron se fueron.

SEÑOR LÓPEZ GOLDARACENA.- En primer lugar, quiero hacer una reflexión sobre lo que se acaba de manifestar en cuanto al desafío que implica repensar la actividad.

He notado varios problemas y me gustaría saber si coinciden con la identificación de nudos. Uno de esos problemas es el tipo de pesquería. Nosotros estamos dedicados a dos o tres especies de pescado solamente, cuando en realidad tenemos potencial para aprovechar mucho más nuestros recursos. Eso implicaría una reconversión de las artes de pesca y de los tipos de flota. Con respecto a la cobertura del mercado interno, a la que el señor García hacía referencia, vemos que se está recurriendo a peces importados cuando tenemos recursos subexplotados. Creo que todos estos elementos son nudos de problemas que ameritan un cambio en las coordenadas de la política de pesca. Concretamente, quiero preguntar si tal cual está funcionando el sector privado de la pesca se está en condiciones de recomponer la explotación pesquera.

Por otra parte, observo que si bien aparenta solucionarse el conflicto de la actividad, ya que se anunció la firma de un acuerdo posiblemente en el día de hoy, no me queda claro el origen de dicho conflicto. En la práctica, los trabajadores han señalado que la patronal anunció que a partir de tal fecha -el 30 de abril de 2013- se paralizaría el sector. Por su parte, los trabajadores denunciaron el convenio colectivo, pero dijeron que ellos no paralizaban la actividad, sino que al sector lo paralizaban las patronales, los armadores. Pregunto esto porque conocer el origen del conflicto tiene importancia en cuanto a la postura a adoptar con relación a una reivindicación concreta de los trabajadores, que es el seguro de paro. Además, sin pertenecer al ambiente, estamos tratando de comprender sus estructuras.

SEÑOR GARCÍA.- El tema de la flota pesquera y de la actividad a la que se dedica la empresa armadora se encuentra en la órbita del Derecho Privado. Sin tener el suficiente conocimiento jurídico, puedo decir que es muy difícil obligar a alguien a que cambie el rubro de su actividad. No obstante, hay mecanismos para ir implementando cambios paulatinos y buscar especies objetivo para otro tipo de

barcos, como pueden ser la anchoíta, el atún o el calamar. En ese caso, se requerirán barcos multipropósito, entre otras cosas. Lo que está funciona bastante bien, pero habría que mejorarlo. Ahora bien, si los armadores están en condiciones de renovar la flota o no, es algo que desconocemos. Tampoco ha habido exigencias y por eso decimos que este es un problema que tiene alrededor de 40 años, porque prácticamente desde que se fundó el plan pesquero no ha habido cambios. La actividad pesquera es muy dinámica, trabaja con un recurso vivo transzonal y depende de condicionantes y factores que le son ajenos, como la depredación o la contaminación. Si les gusta la pesca deportiva y fueron a la Piedra Alta, podrán apreciar que veinte años atrás pescaban cualquier cantidad, pero ahora no. La gente dice que a la pesca la mataron los barcos pesqueros, pero en realidad fue la contaminación. Hace treinta años no había el parque automotor que hay ahora, ni tanta población viviendo sobre la costa. Todos estos factores inciden en la dinámica del sistema. Por lo tanto, en una ley no puede quedar esquematizado y encuadrado algo para toda la vida, sino que tiene cambiar de acuerdo al tiempo y las circunstancias. En la medida en que tomemos conciencia y nos dediquemos al mar como tiene que ser, vamos a actualizarnos, tal como ocurre en España y en tantos otros países del mundo. No sé si esto responde la pregunta planteada por el señor Senador respecto a las diferentes pescas y pesquerías que se puedan encarar y a la renovación de las flotas.

Por otro lado, respecto al tema de la construcción naval, hay que definir los créditos, si se construye en nuestro país o se importa, o si se traen *kits*. En fin, hay miles de variantes que se supone se van a empezar a analizar en las mesas de discusión que se van a abrir y a las que está comprometido el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Respecto al conflicto en sí mismo, quiero señalar que somos trabajadores. Reitero lo que dije al principio: los marineros están ganando muy mal. También es cierto que el diario "El País" publicó un reportaje a un armador en el que decía que a partir del 30 de abril se paralizaba todo. Esta no es una amenaza del armador, sino lo que ha sucedido desde 1984 en adelante, porque es cuando todos los gremios afectados a la pesca fijamos las asambleas generales ordinarias; se fijó esa fecha recordando una huelga histórica que se realizó en 1984. Entonces, si el convenio está denunciado, se va a la asamblea el 30 de abril y el sector queda paralizado. ¿Cuáles fueron los pormenores, es decir, si la gente se presentó a trabajar y si los armadores querían salir o no? Eso no está claro; sí está claro que hay una reivindicación concreta por parte de los trabajadores, y también de los armadores -de acuerdo con lo que me trasmitió uno de ellos- respecto a planteos que se hacen al Gobierno, en los que se argumenta la competencia desleal de Argentina, el aumento de los costos, etcétera. Esto es lo que podemos informar; no creo que tengamos mucho más porque el resto es opinable y no es bueno hablar sobre la situación de terceros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los representantes del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Tráfico y Cabotaje, señores Leonardo Musetti y Artigas García, la información brindada a la Comisión.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 48 minutos.)